Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 50.

(Nr. 3837.) Allerhöchster Erlaß vom 6. August 1853., betreffend die Bewilligung der fiskalischen Vorrechte für den Bau und die Unterhaltung der Chaussee von Nakel im Kreise Wirsitz bis an die Kreisgrenze in der Richtung auf Vandsburg.

Nachdem Ich durch Meinen Erlaß vom heutigen Tage den Bau einer Chaussee von Nakel, im Kreise Wirsitz des Regierungsbezirks Bromberg, über Mrotzen bis an die Kreisgrenze in der Richtung auf Vandsburg genehmigt habe, bestimme Ich hierdurch, daß das Expropriationsrecht für die zu der Chaussee erforderlichen Grundstücke, imgleichen das Recht zur Entnahme der Chausseebau- und Unterhaltungs-Materialien, nach Maaßgabe der für die Staats-Chausseen bestehenden Vorschriften, auf diese Straße zur Anwendung kommen sollen. Zugleich will Ich dem genannten Kreise gegen Uebernahme der künftigen chausseemäßigen Unterhaltung der Straße das Recht zur Erhebung des Chausseegeldes nach den Bestimmungen des für die Staats-Chausseen jedesmal geltenden Chausseegeld-Tarifs, einschließlich der in demselben enthaltenen Bestimmungen über die Befreiungen, sowie der sonstigen die Erhebung betreffenden zusätzlichen Vorschriften, verleihen. Auch sollen die dem Chausseegeld-Tarife vom 29. Februar 1840. angehängten Bestimmungen wegen der Chausseepolizei-Vergehen auf die gedachte Straße zur Anwendung kommen.

Der gegenwärtige Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Putbus, den 6. August 1853.

Friedrich Wilhelm.

v. d. Heydt. v. Bodelschwingh.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Finanzminister.

Ausgegeben zu Berlin den 21. September 1853.

(Nr. 3838.) Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft, betreffend die Ausdehnung ihres Unternehmens auf den Bau der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn. Vom 20. August 1853.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen rc. rc.

Nachdem die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft in der Generalversammlung vom 26. Juli 1853. die Ausdehnung ihres Unternehmens auf den Bau einer Eisenbahn von Breslau über Lissa nach Posen nebst einer Flügelbahn von Lissa nach Glogau beschlossen hat, wollen Wir den zwischen dem Eisenbahnkommissariate in Breslau und dem Direktorium der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft nach Maaßgabe jenes Beschlusses errichteten anliegenden Vertrag vom 28. Juli 1853., mit Vorbehalt der Zustimmung der Kammern zu der darin übernommenen bedingten Zinsgarantie, hierdurch bestätigen, auch demgemäß der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, unter Bestätigung des gleichfalls anliegenden Achten Nachtrags zu dem von Uns unterm 2. August 1841. bestätigten Statute, zu der Anlage einer Eisenbahn von Breslau über Lissa nach Posen zum Anschluß an die Stargard-Posener Eisenbahn, nebst einer Flügelbahn von Lissa nach Glogau zum Anschluß an die Niederschlesische Zweigbahn, die landesherrliche Konzession hiermit ertheilen und genehmigen, daß mit der Ausführung des Baues unverzüglich vorgegangen werde.

Die gegenwärtige Urkunde nebst dem bestätigten Vertrage und Statutnachtrage ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen. Die Bestimmungen des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838., namentlich diejenigen über die Expropriation, sowie die Verordnung vom 21. Dezember 1846., die bei dem Bau von Eisenbahnen beschäftigten Handarbeiter betreffend, sollen auf die neue Anlage sofort Anwendung finden.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Putbus, den 20. August 1853.

(L. S.) **Friedrich Wilhelm.**

v. Manteuffel. v. d. Heydt. Simons. v. Raumer.
v. Bodelschwingh. v. Bonin. Für den Minister des Innern:
v. Manteuffel.

Ver-

Vertrag

über die

Erbauung und den künftigen Betrieb einer Eisenbahn von Breslau nach Posen, nebst einer Abzweigung von Lissa nach Glogau, durch die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft.

Zwischen dem Königlichen Eisenbahnkommissariat zu Breslau einerseits und der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, vertreten durch deren durch die Beschlüsse der Generalversammlung der Aktionaire vom 26. Juli d. J. und des Verwaltungsrathes vom 5. Juli d. J. legitimirtes Direktorium andererseits, ist unter Vorbehalt der landesherrlichen Genehmigung heute folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§. 1.

Die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, die Erbauung und den Betrieb einer Eisenbahn von Breslau über Rawicz, Bojanowo, Lissa nach Posen, nebst einer von Lissa nach Glogau führenden und daselbst an die Niederschlesische Zweigbahn unmittelbar anschließenden Flügelbahn, als einen integrirenden Theil des Oberschlesischen Eisenbahnunternehmens unter den nachstehenden näheren Bestimmungen zu übernehmen.

§. 2.

Der Bau der neuen Bahn wird nach den von dem Königlichen Handelsministerium bereits festgestellten Bauplänen und auf der durch letztere vorgeschriebenen Bahnlinie ausgeführt. Etwaige Abweichungen von diesen Bauplänen sind nur unter spezieller Genehmigung des Königlichen Handelsministeriums zulässig.

Von Seiten der Königlichen Staatsregierung werden der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft alle Vorarbeiten für die Breslau-Posen-Glogauer Bahn, einschließlich der Baupläne, unentgeltlich überlassen. Auch cedirt die Königliche Staatsregierung der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft alle über den Grunderwerb für die neue Bahn stipulirten Verträge und wird die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft in den Stand setzen, den Bau der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn noch im Laufe des Jahres 1853. zu beginnen.

§. 3.

Die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn soll innerhalb dreier Jahre — von Ertheilung der landesherrlichen Konzession ab gerechnet — im Bau vollendet und dem Betriebe übergeben sein.

§. 4.

Da es angemessen ist, daß der Betrieb der Flügelbahn von Lissa nach Glogau und der bereits bestehenden von Glogau nach Hansdorf zum Anschlusse an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn führenden Niederschlesischen Zweigbahn sich in Einer Hand befindet, und die Züge zwischen Lissa und Hansdorf und umgekehrt ohne Wagenwechsel durchgehen, so wird die Staatsregierung ihre Vermittelung dafür eintreten lassen, daß die Verwaltung der Niederschlesischen Zweigbahn, von der Vollendung der Lissa-Glogauer Bahnstrecke ab, der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft übertragen wird.

§. 5.

Die rücksichtlich des Postdienstes und der Anlage elektromagnetischer Telegraphen zwischen dem Staate und der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Verträge gelten von selbst auch für die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn, soweit nicht Lokalverhältnisse eine Abänderung bedingen.

§. 6.

Das Anlagekapital für die Bahn und die Betriebsmittel wird vorläufig auf acht Millionen Thaler festgesetzt und durch Ausgabe neuer drei und ein halbprozentiger Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft (Litt. E.) beschafft.

§. 7.

Mit Ablauf des Jahres, in welchem die ganze Bahn von Breslau nach Posen, einschließlich der Flügelbahn von Lissa nach Glogau, in Betrieb gesetzt wird, wird das Kapital, welches sich

a) für den Bau der Bahn nebst allem Zubehör,
b) für das Betriebsmaterial,
c) für die Bestreitung der Generalkosten, — welche auf ⅔ Prozent der Ausgaben ad a. und b. zu berechnen und dem Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmen zu erstatten sind, soweit sie sich nicht abgesondert verrechnen und direkt aus dem Fonds für die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn verausgaben lassen, —
d) für die Einlösung der verfallenen Zinskupons der Prioritäts-Obligationen

als nothwendig ergiebt, unter Zuziehung eines Kommissarius des Königlichen Handelsministeriums definitiv berechnet und festgestellt. Sofern sich ein Mehrbedarf über acht Millionen Thaler für den Bau und die Betriebsmittel der Bahn herausstellen sollte, wird dieser Mehrbedarf durch eine weitere Ausgabe Oberschlesischer Prioritäts-Obligationen nach Maaßgabe des Statuts der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, sowie auf Grund und nach Inhalt sämmtlicher Bestimmungen gegenwärtigen Vertrags beschafft.

§. 8.

§. 8.

Für den Fall, daß der Reinertrag der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn (§. 11.) nicht dazu hinreichen sollte, um das in §. 6. vorläufig angenommene resp. das nach §. 7. zu erhöhende Anlagekapital mit 3½ Prozent zu verzinsen, wird vom Staate aus dem ihm nach §. 9. des Zweiten Nachtrags zum Statute der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft zustehenden dritten Theile vom Ueberschuß über 5 Prozent des Aktienkapitals (der s. g. Superdividende) und aus den ihm nach demselben Paragraphen des zweiten Statutnachtrags rücksichtlich seines Antheils an den Stammaktien Littr. B. der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft zustehenden Gewinne über 3½ Prozent dieser Aktien (der eigentlichen Dividende) — soweit die betreffenden Beträge reichen — der nöthige Zuschuß geleistet.

§. 9.

Zur Sicherung eines für die Deckung etwaiger Zinsausfälle ausreichenden Garantiefonds übernimmt der Staat die Verpflichtung, die ihm aus dem gesammten Oberschlesischen Eisenbahnunternehmen zustehenden Dividenden und Superdividenden, vom Betriebsjahre 1853. ab gerechnet, so lange selbst anzusammeln und nebst den davon aufkommenden Zinsen abgesondert und lediglich zum Zwecke dieser Garantie zu verwalten, bis die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn während fünf hintereinander folgender Jahre einen Reinertrag von wenigstens drei und einem halben Prozent aufgebracht haben wird.

§. 10.

Mit dem vorgedachten Zeitpunkte tritt für den Staat die Berechtigung ein, den angesammelten Fonds bis auf eine Summe von 200,000 Rthlrn. zu vermindern, und den Ueberrest nach Maaßgabe des §. 9. des Zweiten Nachtrags zum Statute der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft anderweit zu verwenden. Der Restfonds von 200,000 Rthlrn. bildet einen eisernen Garantiebestand, welchen der Staat so lange und so oft es erforderlich werden sollte, aus den ihm aus dem Oberschlesischen Eisenbahnunternehmen zustehenden Dividenden und Superdividenden wieder zu komplettiren gehalten ist.

§. 11.

Der Reinertrag der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn wird dergestalt berechnet, daß von den gesammten Jahreseinnahmen der Bahn

a) die laufenden Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten (nach Maaßgabe der Bestimmung im §. 12. dieses Vertrags),
b) der zum Reservefonds fließende Betrag (§. 13. dieses Vertrags), und zu seiner Zeit auch

 c) der

c) der zur Amortisation des Anlagekapitals zu verwendende Betrag (§. 16. des Vertrags)

abgezogen werden.

§. 12.

Zur Vermeidung einer getrennten Betriebsrechnung wird festgesetzt, daß die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn an sämmtlichen Betriebsausgaben der Oberschlesischen Eisenbahn, mit Ausschluß der mit Pferden zu betreibenden Zweigbahnen in den Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenrevieren, für welche diese Ausgaben besonders berechnet und aufgebracht werden, in folgender Weise partizipirt:

a) an den Kosten für die allgemeine Verwaltung nach Verhältniß der Bahnlänge;
b) an den Kosten für die Bahnverwaltung nach Maaßgabe der wirklichen Ausgaben;
c) an den Kosten für die Transportverwaltung und zwar an denen der Betriebs-Ausgabetitel Nr. 23. u. 24. nach Verhältniß der Wagen-Achsmeilen und an denen aller übrigen Titel 14. bis incl. 37. nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiven- und Wagenachsmeilen.

§. 13.

Zum Reserve- und Erneuerungsfonds der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn werden jährlich mindestens ein halbes Prozent des Anlagekapitals zurückgelegt. Unter Genehmigung des Königlichen Handelsministeriums ist die Eisenbahngesellschaft berechtigt, diesen Jahresbeitrag zu erhöhen. Wenn der Reserve- und Erneuerungsfonds den Betrag von fünf Prozent des Anlagekapitals erreicht hat, braucht er blos auf dieser Höhe erhalten zu werden. Die Verwaltung und Verwendung des Reservefonds wird nach Maaßgabe des für die Verwaltung und Verwendung des Reservefonds der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft bestehenden besonderen Regulativs geordnet.

§. 14.

Die Administration der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn geht nur zugleich mit der der Oberschlesischen Eisenbahn auf den Staat über, also nur in dem Falle, wenn der Staat nach §. 22. des Zweiten Nachtrags zum Statut der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft auf die Administration der Oberschlesischen Eisenbahn Anspruch hat.

§. 15.

Das Eigenthum der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn geht künftig zu derselben Zeit auf den Staat über, wie die Bahn von Breslau bis Berun.

§. 16.

Zur Amortisation des Anlagekapitals der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn werden jährlich verwendet:

a) der Reinertrag über $3\frac{1}{2}$ Prozent des Anlagekapitals bis zur Höhe eines halben Prozents desselben,
b) die Zinsen der amortisirten Obligationen.

§. 17.

Behufs der Einführung der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn in den Bahnhof der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau gestattet der Staat der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft die Benutzung der Breslauer Verbindungsbahn, sowie des betreffenden Stücks der Niederschlesisch-Märkischen Hauptbahn gegen eine, den Unterhaltungskosten dieser Bahnstrecken entsprechende, billige Vergütung.

Insofern bei Erweiterung des Bahnhofs für die Oberschlesische Eisenbahn ein Theil der Verbindungsbahn künftig in diesen Bahnhof hineingezogen werden müßte, wird der Staat jenen Bahntheil der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft gegen Erstattung der Anlagekosten käuflich überlassen.

§. 18.

Die Bestimmungen der Allerhöchsten Konzessions- und Bestätigungs-Urkunden vom 2. August 1841. und des unter dem 26. Februar 1842. bestätigten Statuts der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, ingleichen des unter dem 11. August 1843. Allerhöchst bestätigten Zweiten Nachtrags zu diesem Statute, namentlich alle hiernach und nach dem Gesetze vom 3. November 1838. dem Staate zustehenden Rechte und Befugnisse finden auch auf das Unternehmen des Baues und Betriebes der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn volle Anwendung.

Also geschehen Breslau, den 28. Juli 1853.

Königliches Eisenbahn-Kommissariat.
v. Nostitz.

Das Direktorium der Oberschlesischen Eisenbahn.
v. Löbecke. Ravenstein.
Weiß. Franck. Kuh. Jüttner.

Achter

Achter Nachtrag
zum Statute der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft.

§. 1.

Das Unternehmen der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft wird auf die Erbauung und den Betrieb einer von Breslau über Rawicz, Bojanowo, Lissa nach Posen, zur Verbindung mit der Stargard-Posener Bahn dienende Eisenbahn und einer von Lissa nach Glogau abgehenden zur Verbindung mit der Niederschlesischen Zweigbahn dienenden Flügelbahn ausgedehnt. Die spezielle Richtung dieser Zweig- und Verbindungsbahnen ist durch einen vom Königlichen Handelsministerium festgestellten Bauplan bestimmt, von welchem nur unter besonderer Genehmigung des gedachten Ministeriums abgewichen werden darf.

§. 2.

Das zur Ausführung des neuen Unternehmens erforderliche Anlagekapital wird auf acht Millionen Thaler festgesetzt.

§. 3.

Die Beschaffung dieses Anlagekapitals erfolgt durch Ausgabe von 29,000 Stück Prioritäts-Obligationen, von denen

3000 Stück jede über.................. 1000 Rthlr.
6000 Stück jede über.............. 500 Rthlr.
und 20,000 Stück jede über.............. 100 Rthlr.

lauten, und mit $3\frac{1}{2}$ Rthlr. vom Hundert jährlich zu verzinsen sind.

Die Bedingungen, unter denen die Kreirung und Emission dieser Obligationen erfolgt, werden durch ein besonderes Allerhöchstes Privilegium festgesetzt.

Breslau, den 28. Juli 1853.

(Nr. 3839.) Privilegium wegen Ausgabe von acht Millionen drei und ein halb prozentiger Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft Behufs des Baues der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn. Vom 20. August 1853.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

Nachdem von Seiten der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft auf Grund des von der Generalversammlung am 26. Juli 1853. gefaßten Beschlusses, sowie des hierüber abgeschlossenen Vertrages vom 28. Juli 1853. wegen Ausdehnung ihres Unternehmens auf den Bau einer Eisenbahn von Breslau nach Posen zur Verbindung mit der Stargard-Posener Eisenbahn, sowie auf den Bau einer von Lissa nach Glogau zum Anschluß an die Niederschlesische Zweigbahn zu führenden Flügelbahn darauf angetragen worden, ihr zu diesem Zwecke die Aufnahme einer Anleihe von acht Millionen Thalern gegen Ausstellung auf den Inhaber lautender und mit Zinsscheinen versehener Prioritäts-Obligationen zu gestatten und Wir zum Bau jener Eisenbahnen, sowie zu dem deshalb geschlossenen Vertrage, unter dem heutigen Tage Unsere Genehmigung ertheilt haben, so wollen Wir in Berücksichtigung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens und in Gemäßheit des §. 2. des Gesetzes vom 17. Januar 1833. durch gegenwärtiges Privilegium die Emission gedachter Obligationen unter nachstehenden Bedingungen genehmigen.

§. 1.

Die Beschaffung des vorläufig auf acht Millionen Thaler festgestellten Anlagekapitals zum Bau der Bahn von Breslau über Lissa nach Posen und von Lissa nach Glogau erfolgt durch Ausgabe von 29,000 Stück Prioritäts-Obligationen, von denen 3000 Stück jede über 1000 Rthlr. von Nr. 1. bis 3000, 6000 Stück jede über 500 Rthlr. von Nr. 1. bis 6000, und 20,000 Stück jede über 100 Rthlr. von Nr. 1. bis 20,000 lautend, unter Bezeichnung:

„Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft Litt. E."

nach dem anliegenden Schema I. stempelfrei ausgefertigt werden.

Jeder Obligation werden Zinskupons auf zehn Jahre und ein Talon zur Erhebung fernerer Kupons nach den anliegenden Schemas II. und III. beigegeben.

Diese Kupons, sowie der Talon werden alle zehn Jahre zufolge besonderer Bekanntmachungen erneuert. Die Prioritäts-Obligationen werden von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrathes, dem Hauptrendanten und den drei Depositarien der Centralkasse, die Zinskupons und Talons von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrathes und dem Hauptrendanten unterzeichnet.

Auf der Rückseite der Obligationen wird dieses Privilegium abgedruckt.

§. 2.

Die Prioritäts-Obligationen werden mit 3½ Prozent jährlich verzinset, und die Zinsen in halbjährlichen Terminen am 1. April und 1. Oktober jeden Jahres in Breslau und in Berlin berichtigt. Zinsen von Prioritäts-Obligationen, deren Erhebung innerhalb vier Jahren, von dem in dem betreffenden Kupon bezeichneten Zahlungstage an, nicht geschehen ist, verfallen zum Vortheil der Gesellschaft.

§. 3.

Die Inhaber der Prioritäts-Obligationen sind auf Höhe der darin verschriebenen Kapitalsbeträge und der dafür nach §. 2. zu zahlenden Zinsen, Gläubiger der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft. Sie haben in dieser Eigenschaft ein unbedingtes Vorzugsrecht vor allen Stammaktien und Prioritäts-Obligationen nebst deren Zinsen und Dividenden in Ansehung der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn und deren Betriebsmittel.

Insoweit nicht der Staat vermöge der von ihm geleisteten Garantie für diese Zinsen aufkommen muß, haben sie auch vor allen Stammaktien der Oberschlesischen Eisenbahn nebst deren Zinsen und Dividenden, in Ansehung alles übrigen Gesellschaftsvermögens das Vorzugsrecht. Dagegen bleibt in Betreff des letzteren den auf Grund des Ersten Nachtrags zum Gesellschafts-Statute vom 7. März 1843. (Gesetz-Sammlung pro 1843. S. 170.) ausgegebenen 3703 Stück Prioritätsaktien, den auf Grund des Dritten Nachtrags zum Gesellschafts-Statut vom 18. April 1845. mit Allerhöchster Bewilligung vom 8. Februar 1846. (Gesetz-Sammlung pro 1846. S. 73.) ausgegebenen 12,766 Stück Prioritätsaktien, den auf Grund des Sechsten Nachtrags zum Gesellschafts-Statut mit Allerhöchstem Privilegium vom 24. März 1851. (Gesetz-Sammlung pro 1851. S. 66.) ausgegebenen 10,000 Stück Prioritäts-Obligationen und den auf Grund des Siebenten Nachtrags zum Gesellschafts-Statut mit Allerhöchstem Privilegium vom 24. Mai 1853. (Gesetz-Sammlung pro 1853. S. 245.) ausgegebenen 27,000 Stück Prioritäts-Obligationen im Betrage von 6,500,000 Rthlr. das Vorzugsrecht für Kapital und Zinsen vor den gegenwärtig neu auszufertigenden 29,000 Stück Prioritäts-Obligationen im Betrage von acht Millionen Thalern ausdrücklich vorbehalten.

§. 4.

Die Prioritäts-Obligationen unterliegen der in dem obengedachten Vertrage vom 28. Juli 1853. festgesetzten Amortisation, wozu demgemäß alljährlich höchstens ½ Prozent der über 3½ Prozent des Anlagekapitals jährlich aufkommenden reinen Betriebseinnahme der Breslau-Glogau-Posener Bahnstrecke, unter Zuschlag der durch die eingelöseten Prioritäts-Obligationen ersparten Zinsen, verwendet wird.

Die

Die Zurückzahlung der zu amortisirenden Obligationen erfolgt am 1. Oktober jeden Jahres, von dem Jahre an, in welchem die Betriebseinnahme die dazu erforderliche Höhe erreicht.

Es bleibt jedoch der Gesellschaft vorbehalten, den Amortisationsfonds zu verstärken und so die Tilgung der Prioritäts-Obligationen zu beschleunigen.

Auch steht der Gesellschaft das Recht zu, außerhalb des Amortisations-Verfahrens sämmtliche alsdann noch vorhandene Prioritäts-Obligationen durch die öffentlichen Blätter zu kündigen und durch Zahlung des Nennwerthes einzulösen.

In beiden Fällen bedarf es nicht nur der Genehmigung des Staates, sondern es wird auch der Bestimmung desselben die Art der Kündigung, Feststellung der Kündigungsfrist und der Rückzahlungstermin überlassen.

Ueber die geschehene Amortisation wird dem für das Eisenbahn-Unternehmen bestellten Kommissariate alljährlich ein Nachweis vorgelegt.

§. 5.

Die Inhaber der Prioritäts-Obligationen sind nicht befugt, die Zahlung der darin verschriebenen Kapitalbeträge anders, als nach Maaßgabe des im §. 4. gedachten Amortisationsplans zu fordern, ausgenommen:

a) wenn ein Zinszahlungstermin länger als drei Monate unberichtigt bleibt;
b) wenn der Transportbetrieb auf der Eisenbahn länger als sechs Monate ganz aufhört;
c) wenn gegen die Eisenbahngesellschaft Schulden halber Exekution vollstreckt wird;
d) wenn Umstände eintreten, die einen Gläubiger nach allgemeinen gesetzlichen Grundsätzen berechtigen würden, einen Arrestschlag gegen die Gesellschaft zu begründen;
e) wenn die im §. 4. festgesetzte Amortisation nicht eingehalten wird.

In den Fällen zu a. bis d. bedarf es einer Kündigungsfrist nicht, sondern das Kapital kann von dem Tage ab, an welchem einer dieser Fälle eintritt, zurückgefordert werden, und zwar:

zu a., bis zur Zahlung des betreffenden Zinskupons,
zu b., bis zur Wiederherstellung des unterbrochenen Transportbetriebes,
zu c., bis zum Ablaufe eines Jahres nach Aufhebung der Exekution,
zu d., bis zum Ablaufe eines Jahres, nachdem jene Umstände aufgehört haben.

In dem sub e. vorgedachten Falle ist jedoch eine dreimonatliche Kündigungsfrist zu beobachten; auch kann der Inhaber einer Prioritäts-Obligation von diesem Kündigungsrechte nur innerhalb dreier Monate von dem Tage ab Ge-

Gebrauch machen, wo die Zahlung des Amortisationsquantums hätte stattfinden sollen. Bei Geltendmachung des vorstehenden Rückforderungsrechtes sind die Inhaber der Prioritäts-Obligationen sich an das gesammte bewegliche und unbewegliche Vermögen der Gesellschaft zu halten befugt.

§. 6.

So lange nicht die gegenwärtig kreirten Prioritäts-Obligationen eingelöst oder der Einlösungsgeldbetrag gerichtlich deponirt ist, darf die Gesellschaft keines ihrer Grundstücke, welches zum Bahnkörper oder zu den Bahnhöfen gehört, veräußern, auch eine weitere Aktienemittirung oder ein Anleihegeschäft nur dann unternehmen, wenn den Prioritäts-Obligationen, sowie den früher emittirten Prioritätsaktien für Kapital und Zinsen das Vorrecht vor den ferner auszugebenden Aktien oder der aufzunehmenden Anleihe vorbehalten und gesichert ist.

§. 7.

Die Nummern der nach der Bestimmung des §. 4. zu amortisirenden Obligationen werden jährlich im Juli durch das Loos bestimmt und sofort öffentlich bekannt gemacht.

§. 8.

Die Verloosung geschieht durch das Gesellschaftsdirektorium in Gegenwart zweier vereideter Notare in einem vierzehn Tage vorher zur öffentlichen Kenntniß zu bringenden Termine, zu welchem den Inhabern der Prioritäts-Obligationen der Zutritt gestattet wird.

§. 9.

Die Auszahlung der ausgelooseten Obligationen erfolgt am 1. Oktober in Breslau von der Gesellschaftskasse nach dem Nominalwerthe an die Vorzeiger der Obligationen gegen Auslieferung derselben. Mit diesem Tage hört die Verzinsung der ausgelooseten Prioritäts-Obligationen auf. Mit letzteren sind zugleich die ausgereichten noch nicht fälligen Zinskupons einzuliefern.

Geschieht dies nicht, so wird der Betrag der fehlenden Zinskupons von dem Kapitale gekürzt und zur Einlösung der Kupons verwendet.

Die im Wege der Amortisation eingelöseten Obligationen sollen in Gegenwart zweier vereideter Notare verbrannt und, daß dies geschehen, durch die öffentlichen Blätter bekannt gemacht werden.

Die Obligationen aber, welche in Folge der Rückforderung oder Kündigung außerhalb der Amortisation eingelöst werden, kann die Gesellschaft wieder ausgeben.

§. 10.

§. 10.

Diejenigen Prioritäts-Obligationen, welche ausgelooft oder gekündigt sind, und der Bekanntmachung durch die öffentlichen Blätter ungeachtet, nicht binnen vier Jahren nach dem Zahlungstermine zur Einlösung präsentirt sind, werden im Wege des gerichtlichen Verfahrens mortifizirt.

Es sollen aber bei jeder alljährlichen Amortisation nicht nur die Nummern der alsdann ausgelooseten, sondern auch diejenigen der schon früher ausgelooseten, noch nicht abgehobenen und noch nicht gerichtlich mortifizirten Prioritäts-Obligationen bekannt gemacht werden.

§. 11.

Die nach §§ 4., 7., 8. und 9. erforderlichen öffentlichen Bekanntmachungen erfolgen durch zwei Breslauer Zeitungen, den Preußischen Staats-Anzeiger oder die Zeitung, die an seine Stelle tritt, und durch eine auswärtige Zeitung.

Zu Urkund dieses haben Wir das gegenwärtige landesherrliche Privilegium Allerhöchsteigenhändig vollzogen und mit Unserem Königlichen Insiegel ausfertigen lassen, ohne jedoch dadurch den Inhabern der Obligationen in Ansehung ihrer Befriedigung eine Gewährleistung von Seiten des Staates zu geben, oder Rechten Dritter zu präjudiziren.

Das gegenwärtige Privilegium ist durch die Gesetz-Sammlung bekannt zu machen.

Gegeben Putbus, den 20. August 1853.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. Manteuffel. v. d. Heydt. Simons. v. Raumer.
v. Bodelschwingh. v. Bonin. Für den Minister des Innern:
v. Manteuffel.

Schema I.

Prioritäts-Obligation Littr. E.

der

Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft

Jeder Obligation sind 20 Kupons auf 10 Jahre beigegeben.

№ ......

Wegen Erneuerung der Kupons nach dem Ablauf von 10 Jahren erfolgen jedesmal besondere Bekanntmachungen.

über

..... Thaler Preußisch Kurant.

Inhaber dieser Obligation hat auf Höhe des obigen Betrages von .... Thaler Preußisch Kurant Antheil an dem in Gemäßheit des Allerhöchsten Privilegiums vom .... emittirten Kapitale von Acht Millionen Thalern Preußisch Kurant Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Breslau, den ..ten ....

Der Verwaltungsrath der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft.

N. N. N. N.

Die Depositarien der Central-Kasse.

Eingetragen im Lagerbuch № .....

Der Haupt-Rendant.

Schema II.

Erster Zins-Kupon
der
Oberschlesischen Eisenbahn-Prioritäts-Obligation
№ .....

fällig am 1. Oktober 18..

Inhaber dieses empfängt am 1. Oktober 18.. die halbjährlichen Zinsen der oben benannten Prioritäts-Obligation über .... Thaler mit .... Thalern.

Breslau, den .. ten ....

Der Verwaltungsrath der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft.

N. N. N. N.

Der Haupt-Rendant.

Zinsen, deren Erhebung innerhalb vier Jahren von dem in dem betreffenden Kupon bezeichneten Zahlungstage an nicht geschehen ist, verfallen zum Vortheil der Gesellschaft.

Eingetragen im Kuponbuche
№ .....

Schema III.

Talon

zu der

Oberschlesischen Prioritäts-Obligation

№.....

Der Produzent dieses Talons erhält ohne weitere Prüfung seiner Legitimation die für die vorstehend bezeichnete Prioritäts-Obligation neu auszufertigenden Zinskupons für die nächsten zehn Jahre.

Breslau, den ..ten ....

Der Verwaltungsrath der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft.

N. N. N. N.

Der Haupt-Rendant.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei.
(Rudolph Decker.)